VIII kadencja



KANCELARIA SEJMU
Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

■ **Komisji Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej (nr 2)**

z dnia 9 grudnia 2015 r.

Pełny zapis przebiegu posiedzenia

Komisji Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej (nr 2)

9 grudnia 2015 r.

Komisja Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej, obradująca pod przewodnictwem poseł **Doroty Arciszewskiej-Mielewczyk (PiS)**, przewodniczącej Komisji, rozpatrzyła:

– informację o stanie przygotowań organizacji Ministerstwa Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej oraz priorytetach funkcjonowania resortu.

W posiedzeniu udział wzięli: **Marek Gróbarczyk** minister gospodarki morskiej i żeglugi śródlądowej wraz ze współpracownikami, **Marek Maj** doradca ekonomiczny w Departamencie Infrastruktury Najwyższej Izby Kontroli, **Piotr Ruszczewski** prezes Fundacji „Przystań Wisła" wraz ze współpracownikami, **Henryk Piątkowski** wiceprzewodniczący Ogólnopolskiego Związku Zawodowego Oficerów i Marynarzy, kpt. żeglugi śródlądowej **Jan Popończyk** członek zarządu Stowarzyszenia Pilotów Wiślanych, **Rafał Zahorski** przedstawiciel Zachodniopomorskiego Klastra Morskiego.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Grażyna Kućmierowska**, **Jolanta Ostrowska** – z sekretariatu Komisji w Biurze Komisji Sejmowych.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Dzień dobry państwu. Proponuję, abyśmy rozpoczęli posiedzenie Komisji Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej. Kwadrans akademicki nie będzie wchodził chyba w rachubę i zaczniemy punktualnie o godzinie 13.00, ponieważ wiem, że wielu posłów ma dziś także posiedzenia innych komisji.

Serdecznie wszystkich witam na pierwszym posiedzeniu Komisji, po jej ukonstytuowaniu się. Szczerze mówiąc, chciałabym na początku przeprosić prezydium za to, iż praktycznie sama zadecydowałam o tym posiedzeniu. Pierwotnie nasze obrady planowaliśmy przeprowadzić w siedzibie ministra gospodarki morskiej, ale okazało się to niemożliwe do realizacji z przyczyn organizacyjnych. Wydawało mi się jednak, że spotkanie ministra z Komisją Gospodarki Morskiej powinno odbyć się jak najszybciej, jeszcze zanim złożymy propozycje i przyjmiemy plan pracy na przyszły rok. Niektórzy posłowie tematy prac na pierwsze półrocze 2016 r. już złożyli do prezydium. Przypominam, że plan pracy musimy przesłać do Marszałka Sejmu do dnia 15 stycznia 2016 r. Tym z państwa, którzy nadesłali już swoje propozycje tematów, którymi jako Komisja powinniśmy się zająć, bardzo dziękuję.

Otrzymałam informację, że mamy wymagane kworum, a zatem możemy przystąpić do realizacji porządku dziennego. Zgodnie z tym, co zostało zawarte w zawiadomieniu o posiedzeniu Komisji, porządek obrad jest jednopunktowy i zawiera informację ministra gospodarki morskiej i żeglugi śródlądowej o stanie przygotowań organizacji ministerstwa oraz priorytetach funkcjonowania resortu. Bardzo serdecznie witam na posiedzeniu Komisji pana ministra Marka Gróbarczyka, który przedstawi wspomnianą informację.

Czy są jakieś uwagi do porządku dziennego? Nie ma uwag. Przechodzimy do realizacji porządku dziennego. Panie ministrze, bardzo proszę o przedstawienie informacji na temat stanu przygotowań organizacji ministerstwa oraz priorytetów funkcjonowania resortu.

Minister gospodarki morskiej i żeglugi śródlądowej Marek Gróbarczyk:

Dziękuję bardzo. Pani przewodnicząca, wysokie prezydium, panie i panowie posłowie, szanowni państwo, jest mi niezwykle miło, że mogę uczestniczyć w pierwszym merytorycznym posiedzeniu Komisji poświęconym problematyce gospodarki morskiej i żeglugi

śródlądowej. Otwieramy nowy etap w funkcjonowaniu naszego państwa, tworząc nową jakość w kontekście zarządzania gospodarką, powstałą na bazie integracji kilku części składowych.

Sprawa jest tym bardziej istotna, że stoimy u progu nowej perspektywy finansowej, niezwykle zasobnej w środki, a my jako ministerstwo powinniśmy stać się jej dużym beneficjentem. Mam na myśli działania, które planujemy zrealizować.

W dniu wczorajszym pani premier Szydło podpisała rozporządzenie ustanawiające nasze ministerstwo. Można zatem powiedzieć, że rozpoczęliśmy formalne funkcjonowanie. Resort powstał w wyniku integracji istniejących wcześniej działów administracji rządowej w obszarach infrastruktury i rozwoju, rybołówstwa, transportu, Skarbu Państwa i w sferze spraw zagranicznych. W tej chwili jest przygotowywana tzw. ustawa czyszcząca, która ostatecznie określi kształt poszczególnych ministerstw. Aspirujemy do tego, aby w zakresie kompetencji mojego resortu znalazły się przedsiębiorstwa, które dziś podlegają pod resort Skarbu Państwa. W niedalekiej przyszłości będą one podlegały pod Ministerstwo Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej.

Jeżeli chodzi o zakres funkcjonowania ministerstwa, to w dalszym ciągu będą obowiązywały te założenia, które zostały przyjęte na początku. Wyznaczą one ostateczny kształt resortu i zakres jego kompetencji. Przede wszystkim będzie to przemysł stoczniowy, żegluga morska, żegluga śródlądowa, eksploatacja portów, rybołówstwo i szkolnictwo morskie.

Kilka zdań na temat poszczególnych działów. Jeżeli chodzi o przemysł stoczniowy, to naszym celem jest jego odbudowa i zrównoważenie rozwoju. Organizacyjnie i ustawowo będziemy starali się oddziaływać w taki sposób, żeby stworzyć możliwość reindustrializacji i dalszego rozwoju gospodarczego w tym obszarze. Przemysł stoczniowy to również ogromne możliwości, jeśli chodzi o pozyskanie i wykorzystanie funduszy, czyli inaczej mówiąc gospodarka innowacyjna oraz badania i rozwój. Nasze państwo dotychczas wykorzystuje możliwości w tym zakresie w stopniu minimalnym. Wydaje się, że powinniśmy być głównym beneficjentem tych środków.

Żegluga morska to przede wszystkim ustabilizowanie już istniejącej sytuacji. Mam na myśli głównie prace nad ustawą o podatku tonażowym i ustawę o pracy na morskich statkach handlowych. Nasza koncepcja zakłada powrót statków pod polską banderę, a przede wszystkim zależy nam na ustabilizowaniu spraw podatkowych, tzn. na tym, aby armatorzy płacili podatki w Polsce.

Jeśli chodzi o eksploatację portów, to głównie w grę wchodzić będzie rozbudowa dotychczasowych zespołów portowych, zwłaszcza w zakresie ich dostępności. Zależeć nam będzie także na uruchomieniu środkowego wybrzeża. Wystąpimy z propozycją uaktywnienia tej części naszego wybrzeża właśnie w oparciu o rozwój portów. To wszystko znajdzie się w strategii rozwoju portów do roku 2030.

Wracając jeszcze na moment do spraw związanych z żeglugą, chcę powiedzieć, że istotną kwestią będzie stabilizacja sytuacji związanej z Polską Grupą Promową. Zależy nam na stworzeniu rozwiązań, które będą akceptowane przez spółki i dadzą nam szansę na poprawienie naszej konkurencyjności, zarówno na Morzu Bałtyckim, ale także jeżeli chodzi o żeglugę bliskiego zasięgu.

Przechodząc ponownie do tematu eksploatacji portów, chcę państwa poinformować, że podejmiemy działania mające na celu polepszenie, ułatwienie dostępu do portów, czyli rozwój korytarzy transeuropejskich i środkowoeuropejskich, szósty korytarz, nowopowstały, czy projektowany via Karpatia. Beneficjentami tych korytarzy mają być przede wszystkim nasze porty.

Kwestia rybołówstwa. Ten temat jest niezwykle szeroki i ważny. Od dwóch lat ICS, organizacja zajmująca się szacowaniem zasobów ryb w Bałtyku, rekomenduje zmniejszenie o 50% kwot połowowych dorsza. Mamy kompletną katastrofę, jeśli chodzi o wieloletni program ochrony dorsza, który trwał od 2007 r. i zakończył się w 2013 r. W swoim założeniu, wspomniany program miał potroić lub nawet w jeszcze większym stopniu zwiększyć zasoby dorsza. Mówię specjalnie o dorszu, ponieważ można powiedzieć, że jest to strategiczna ryba z punktu widzenia polskiego rybołówstwa. Nic takiego się jednak nie stało i dlatego musimy podjąć odpowiednie działania, jeżeli chodzi o naszą wewnętrzna

politykę w tym zakresie. Konieczna jest zmiana strategii i rozpoczęcie dyskusji w obszarze Baltfishu, wśród krajów bałtyckich, o zmianie systemu zarządzania kwotami, ale nie tylko, również na temat przyszłego kształtu bałtyckiego rybołówstwa.

Podobna sytuacja ma miejsce w rybołówstwie pelagicznym. Do tej pory Polska nie wyławiała pelagicznych kwot połowowych. Od kilku lat mamy z jednej strony wzrost aktywności w tej sferze, a z drugiej strony obserwujemy spadek tych kwot. Kwoty połowowe dotyczące śledzi i szprot również podlegają wahaniom. W zeszłym tygodniu musieliśmy zamknąć na Bałtyku Zachodnim kwotę połowową, jeśli chodzi o śledzia, ponieważ został on wyłowiony. Nie zakładamy jednak, że kwoty połowowe ryb pelagicznych ustabilizują się na tyle, aby w tym obszarze była możliwa progresja i dlatego trzeba przeformułować i zmienić kształt strategii rozwoju polskiego rybołówstwa.

Ostatni temat, do którego chciałbym się odnieść, to szkolnictwo morskie. W tym zakresie interesuje nas przede wszystkim integracja w obszarze uczelni wyższych, ale również na poziomie szkół średnich, które kształcą na potrzeby zawodów związanych z gospodarką morską. Platforma, która dobrze funkcjonuje na poziomie szkól wyższych, musi zostać przetransponowana w stronę szkolnictwa średniego i zawodowego. Konieczna będzie odbudowa i stworzenie zaplecza dla dalszego rozwoju przemysłu w obszarze gospodarki morskiej. Jest to kwestia najbardziej w tym kontekście istotna.

Jestem jeszcze winien państwu kilka zdań na temat żeglugi śródlądowej. Ten temat praktycznie do tej pory nie funkcjonował. Ministerstwo nie było do niego przygotowane. Pięć osób, które dziś funkcjonują w obszarze Wydziału Żeglugi Śródlądowej, pokazuje jednoznacznie, w jakiej zapaści znajduje się ta sfera. Mieliśmy do czynienia z całkowicie rozbitą strategią w tym zakresie pomiędzy Ministerstwem Środowiska i Ministerstwem Skarbu Państwa. W zasadzie nie powstawały żadne kompleksowe koncepcje w obszarze żeglugi śródlądowej. To wszystko nakazuje w trybie przyspieszonym zająć się tym tematem i rozwijać go na tyle mocno, aby po upływie czterech lat, bo taki horyzont działań sobie zakładamy, uzyskać konkretny efekt, czyli stałą żeglugę rzeczną.

Jeśli chodzi o akty prawne leżące w gestii mojego resortu, to nie będę państwu wymieniał wszystkich, które wynikają z implementacji unijnego prawa lub dotyczą normalnego funkcjonowania ministerstwa. Pominę również poszczególne rozporządzenia odnoszące się do konkretnych ustaw i programów operacyjnych, jakie muszą zostać zrealizowane. Akty prawne, o których chcę państwu powiedzieć, są najistotniejsze i na nich chcemy się skupić. Są to, po pierwsze, ustawa o odbudowie przemysłu stoczniowego. Termin na jej przygotowanie określiliśmy na trzy miesiące. W tym czasie resort przygotuje projekt i w następnym etapie uzgodni go z zainteresowanymi podmiotami. Druga kwestia to strategia rozwoju śródlądowych dróg wodnych. W tym przypadku także zakładamy trzymiesięczny termin realizacji. I wreszcie, strategia rozwoju polskiego rybołówstwa, która będzie ostatnim elementem wiążącym się ze zmianą kształtu i funkcjonowaniem tej branży.

W wielkim skrócie tak przedstawiają się nasze plany i zamierzenia. Bardzo zależy mi na wysłuchaniu państwa opinii na ich temat i na dyskusji. To wszystko z mojej strony na początek. Dziękuję bardzo.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Dziękuję panu ministrowi. Zanim przejdziemy do dyskusji i zadawania pytań przez posłów, chciałabym przywitać gości, którzy biorą udział w posiedzeniu naszej Komisji. Witam pana Mirosława Czerny członka Fundacji „Przystań Wisła”, pana Marka Maja doradcę ekonomicznego w Departamencie Infrastruktury NIK, pana Henryka Piątkowskiego wiceprzewodniczącego Ogólnopolskiego Związku Zawodowego Oficerów i Marynarzy, pana Jana Popończyka ze Stowarzyszenia Pilotów Wiślanych, pana Piotra Ruszczewskiego prezesa Fundacji „Przystań Wisła” oraz pana Grzegorza Witkowskiego szefa gabinetu politycznego w Ministerstwie Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej.

Jako pierwszy do dyskusji zgłosił się pan poseł Aziewicz. Bardzo proszę, panie pośle.

Poseł Tadeusz Aziewicz (PO):

Dziękuję, pani przewodnicząca. Panie ministrze, nie ukrywam, że w pańskim wystąpieniu najbardziej zaciekawił mnie wątek stoczniowy. Przeczuwam, że możemy mieć bardzo

odmienną ocenę sytuacji, jeśli chodzi o stan przemysłu stoczniowego w momencie, kiedy pan minister obejmował swoją obecną funkcję. Osobiście nie używałbym w tym kontekście słowa „odbudowa”, ale cały czas zakładam dobre intencje pana ministra i jeśli chodzi o mnie, to bardziej właściwym określeniem byłby „rozwój przemysłu stoczniowego” albo „zdynamizowanie rozwoju”.

W związku z powyższym, jestem niezwykle ciekawy tego, co ma zawierać w sobie regulacja, o której pan minister wspomniał. Zakładam, że w normalnym trybie prac parlamentarnych trafi ona pod obrady naszej Komisji, ale już teraz jestem niezmiernie ciekawy, przy pomocy jakich narzędzi ministerstwo zamierza odbudowywać przemysł stoczniowy, a może raczej rozwijać? Wydaje mi się, że ten sektor jest na tyle ważny, iż prace naszej Komisji warto rozpocząć od postawienia diagnozy. Będę gorąco namawiał panią przewodniczącą, aby na jednym z pierwszych posiedzeń przedyskutować sytuację w sektorze stoczniowym po to, abyśmy mogli wspólnie wyrobić sobie pogląd i stwierdzić, czy ten sektor rzeczywiście wymaga odbudowy, czy może raczej potrzebna jest mu konsekwentna polityka zmierzająca w kierunku dalszego rozwoju.

Kolejna kwestia to nadzór właścicielski. Mam poważną wątpliwość co do zasadności miksowania w jednym resorcie nadzoru właścicielskiego i regulacji sektorowych. Wystarczy otworzyć pierwszy z brzegu podręcznik do ekonomii, aby zauważyć sprzeczność, jaka występuje pomiędzy mikroekonomicznym celem przedsiębiorstwa, które realizuje to, do czego jest powołane, czyli działa dla osiągnięcia zysku, a celami regulatora, który ma zapewnić m.in. realizację różnych celów społecznych. Przypuszczam, że w tej sytuacji mogą pojawić się pewne napięcia. Mogą one również dotyczyć zagadnienia równego traktowania podmiotów prywatnych i państwowych w sektorze stoczniowym. Przypominam, że w tej branży działają także podmioty prywatne, które bardzo dynamicznie się rozwijają. Bardzo mnie zatem ciekawi, czy regulacje dotyczące sektora, których wprowadzenie przewiduje pan minister, będą także wpływały na sytuację podmiotów prywatnych i czy przypadkiem nie będą zakłócały obowiązywania konkurencyjnych i jednakowych dla wszystkich zasad.

Jeżeli chodzi o nadzór właścicielski, to według mojej wiedzy, jeśli rozmawiamy o stoczniach, to grupa podmiotów działających w ramach Funduszu MARS funkcjonuje obecnie w ramach Polskiej Grupy Zbrojeniowej. A zatem, czy z Polskiej Grupy Zbrojeniowej zostaną te stocznie wyłączone i znajdą się pod nadzorem Ministerstwa Gospodarki Morskiej? Będę zobowiązany za udzielenie odpowiedzi na to pytanie. Dla mnie ta kwestia jest bardzo interesująca. To tyle na początek, bardzo dziękuję.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Dziękuję panu posłowi. Proponuję, aby pan minister od razu odpowiedział, gdyż poseł Aziewicz zadał sporo pytań, a widzę, że zgłasza się jeszcze kilka innych osób do dyskusji.

Minister gospodarki morskiej i żeglugi śródlądowej Marek Gróbarczyk:

Pan poseł słusznie zauważył, że przemysł stoczniowy, o którym dziś rozmawiamy, jaki funkcjonuje w naszym kraju, nie może być traktowany w sposób jednorodny. W moim wystąpieniu powiedziałem, że przede wszystkim chodzi nam o zrównoważony rozwój. Zupełnie inna sytuacja panuje w sektorze stoczniowym na naszym wschodnim i zachodnim wybrzeżu. Fakt, że brakuje równowagi jest dla mnie rzeczą oczywistą, ale wyraźnie podkreślam, że nie zależy nam na tworzeniu jakichś wysp lub koncepcji intelektualnych, które w niejednorodny sposób traktowałyby działające przedsiębiorstwa. Przede wszystkim mamy na myśli biznes i dlatego kierujemy się powszechnie znaną zasadą, iż biznes rządzi się najlepiej prawami rynkowymi i nie mamy zamiaru tego stanu w jakikolwiek sposób zmieniać.

Istota ustawy stoczniowej polega na tym, żeby w trzech obszarach – organizacyjnym, finansowym i legislacyjnym – stworzyć takie rozwiązania, aby przemysł stoczniowy mógł się spokojnie rozwijać, utrzymując tendencję wzrostową. Jeśli podejdziemy do rzeczy w ujęciu historycznym, to uprawnione będzie stwierdzenie, iż utraciliśmy niektóre szanse. Polskie stocznie były bowiem na samym szczycie, jeżeli chodzi o konkurencyjność i produkcję. Dziś ta sytuacja jest odmienna. Naturalnie, należy uwzględnić podział na stocznie produkcyjne i remontowe, chociaż wspomniany podział stopniowo zanika.

Naszym celem jest odbudowanie pozycji światowego lidera. Taki cel sobie wyznaczyliśmy i będą mu służyć podejmowane przez nas działania. Zakładamy, że środki pochodzące z bieżącej perspektywy finansowej w znacznym stopniu będą służyły rozwojowi branży stoczniowej. Uważamy, że jeżeli uda nam się rozwinąć przemysł stoczniowy, to w efekcie uzyskamy dodatkowy silny impuls rozwojowy dla całej gospodarki.

Jeżeli chodzi o nadzór właścicielski, to nie wyobrażam sobie, aby spółki żeglugowe w dalszym ciągu znajdowały się pod nadzorem Skarbu Państwa. Choćby przykład Polskiej Grupy Promowej pokazuje, jak fatalne w skutkach było takie rozwiązanie, jakie niepotrzebne napięcia rodzi taka sytuacja i jakie korzyści z tego tytułu utraciliśmy. Dziś spółki żeglugowe krótkiego zasięgu, które najlepiej rokują, jeśli chodzi o shipping, znajdują się w złej kondycji, jeżeli chodzi o ich konkurencyjność na rynku. Naszym celem jest zmiana tej sytuacji. Będziemy się kierować rozwiązaniami stosowanymi przez inne kraje, tzn. wspierać własne przedsiębiorstwa. Dokonamy tego na poziomie legislacyjnym, w wymiarze międzynarodowym i w zgodzie z przyjętą strategią. Zależy nam na rozwoju tych spółek i dlatego uważam, że z zasady powinny one podlegać pod nadzór właścicielski sprawowany przez Ministerstwo Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Dziękuję panu ministrowi za odpowiedź. W tej chwili głos w dyskusji będą zbierać, w kolejności, pan poseł Krzysztof Zaremba, pan poseł Sławomir Nitras. Czy zgłaszał się ktoś jeszcze?

Poseł Sławomir Nitras (PO):

Kolejność zgłoszeń była nieco inna, pani przewodnicząca.

Poseł Krzysztof Zaremba (PiS):

Najpierw pan poseł Nitras.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Kolejność możemy zmienić, bardzo proszę. Najpierw poseł Nitras, potem poseł Zaremba, poseł Borowczak i pan poseł Misiło. Mam nadzieję, że nie przekręciłam nazwiska. Czy oprócz pana posła ktoś jeszcze chciałby zabrać głos? Jeszcze pan poseł Wilk. To chyba wszyscy. Bardzo proszę, pan poseł Nitras.

Poseł Sławomir Nitras (PO):

Dziękuję, pani przewodnicząca i od razu przepraszam, ale mam na tyle dobry punkt obserwacyjny, że zauważyłem, kto zgłaszał się pierwszy.

Panie ministrze, nie miałem okazji wcześniej, dlatego teraz zacznę od tego, iż złożę panu życzenia powodzenia w realizacji niełatwej misji, której się pan podjął. Z przykrością jednak zauważam, że pan nie zapisał się, wzorem pańskich współpracowników, do biało-czerwonej drużyny. Życzę panu pięknej biało-czerwonej flagi nie tylko w klapie pańskiej marynarki, ale również na masztach polskich statków. Oby pływały pod polską banderą. Naprawdę życzę panu powodzenia i mówię to bez przekory, ponieważ uważam, że naprawdę stoi przed panem trudne zadanie. Jest ono jednak trudne nie dlatego, że stan polskiej gospodarki morskiej jest bardzo zły, ja go tak nie oceniam, ale dlatego, że przede wszystkim będzie pan musiał pokazać, że resort, którym pan kieruje, ma wystarczająco silną pozycję, żeby skutecznie działać.

Nie ukrywam, że mam pewne wątpliwości, czy Polska resortowa, którą państwo budujecie, i przecież nie chodzi tylko o obszar gospodarki morskiej, jest najlepszym z możliwych pomysłów. Mam co do tego wątpliwości i mają one charakter merytoryczny. Mógłbym wskazać wiele przykładów, kiedy w potężnym Ministerstwie Infrastruktury gospodarka morska dużo zyskała, ponieważ postrzegano jej potrzeby w sposób kompleksowy.

Nie wiem, ile czasu poświęcił pan tej kwestii w swoim wstępnym wystąpieniu, ponieważ nieco się spóźniłem na posiedzenie Komisji, ale jednocześnie na sali plenarnej trwa debata na temat przyszłych emerytur, w której także chciałem uczestniczyć. A zatem, jak powiedziałem, nie wiem ile miejsca poświęcił pan polskim portom, ale jeśli spojrzymy na przykład na infrastrukturę portową, to okaże się, że niezmiernie istotne jest kompleksowe podejście do tego zagadnienia. Port to przecież nie tylko port jako taki,

ale również droga, także kolej, o czym szczególnie przekonujemy się w Szczecinie itd. Obawiam się, że rozdział gospodarki morskiej od infrastruktury może oznaczać słabszą pozycję tej pierwszej i dlatego życzę panu szczerze powodzenia.

Z powyższym wiąże się moje pierwsze pytanie. Proszę powiedzieć, jak pan sobie wyobraża współpracę i swój realny wpływ na inwestycje infrastrukturalne? Chodzi mi o to, że np. interesy samych portów są nie do końca rozumiane przez inne resorty i przedsiębiorstwa, choćby takie jak kolej, czy bardziej precyzyjnie – spółki kolejowe. Słyszymy dziś, że np. most w Podjuchach jest z punktu widzenia interesów PKP, czyli de facto państwa, bez znaczenia, ale z punktu widzenia strategii rozwoju szczecińskiego portu, który ma być portem morskim i rzecznym ten most posiada znaczenie zasadnicze. Pytanie dotyczy pańskiej realnej siły, czyli jak pan sobie wyobraża skuteczne działanie w takiej sytuacji?

Bardzo dobrze natomiast odbieram i głośno chwalę odebranie kompetencji w zakresie żeglugi śródlądowej Ministerstwu Środowiska. Wydaje mi się, że na tę kwestię powinno się spoglądać z punktu widzenia interesów gospodarczych, a nie środowiskowych, chociaż na kwestię środowiska jestem szczególnie uwrażliwiony. W tym zakresie również życzę panu powodzenia i bardzo się cieszę, że wspomniane kompetencje znalazły się w pańskim resorcie.

W trakcie kampanii wyborczej słyszałem wiele pana wypowiedzi i muszę stwierdzić, że niezwykle intrygują mnie aspekty dotyczące ustawy o odbudowie przemysłu stoczniowego. Cieszy mnie, że wyznaczył pan krótki termin na jej przygotowanie, zaledwie trzy miesiące, ale chcę zapytać, czy byłby pan w stanie dziś, choćby bardzo krótko, przedstawić nam założenia tej ustawy? Co państwo chcecie w tej ustawie uwzględnić? Proszę w tym kontekście zastanowić się nad moją uwagą. Otóż wydaje mi się, i jest to ponownie kwestia powiązana z pańskimi kompetencjami, z przestrzenią, w której musi się pan rozepchać, że można obawiać się, w związku z rolą państwa, o zagadnienia pomocy publicznej. Moim zdaniem, państwo, jako zamawiający, państwo jako Ministerstwo Obrony Narodowej, czy wreszcie państwo jako nadzorca spółek Skarbu Państwa, w tym momencie wymienię np. Polską Grupę Promową, o której pan również kilka słów powiedział, to właśnie sedno roli państwa, jako podmiotu zamawiającego okręty w polskich stoczniach. Inna byłaby dziś kondycja stoczni remontowych, gdyby przez ostatnie 25 lat polskie państwo zamawiało w tych stoczniach jakiekolwiek statki lub inne jednostki. Tak nie było i to z różnych powodów. Na tym polegać powinna zasadnicza rola państwa. Przyznam, że jestem bardzo ciekawy, jaką inną rolę państwo, pana zdaniem, panie ministrze, powinno spełniać?

Nie podobały mi się pańskie słowa na temat Polskiej Grupy Promowej, panie ministrze. Moim zdaniem, kondycja polskich spółek działających na Bałtyku jest dobra. Jeżeli czegoś się obawiam, to tylko tego, że jakaś rewolucja przeprowadzona w tych podmiotach może ich dotychczasową kondycję zepsuć. Namawiam do ostrożności, ale pytanie zasadnicze brzmi: czy te działania, które podjął poprzedni rząd, mam na myśli tworzenie Polskiej Grupy Promowej, będą przez państwa kontynuowane? Przypominam, że Rada Ministrów przyjęła program i plan działań w tym zakresie. Uważam, że te działania powinny być kontynuowane i czekam na pana deklarację w tym zakresie.

Mój przedmówca zapytał pana o grupę MARS, ale nie odpowiedział pan na to pytanie, panie ministrze. Ta kwestia jest bardzo istotna. Zupełnie nie rozumiem, dlaczego stocznie remontowe znalazły się w tej grupie. Należałoby je odzyskać, a to jest bardzo trudne. Łatwo jest bowiem przenieść kompetencje z resortu do resortu przy pomocy ustawy, ale wydzielić jakąś część ze spółki nie jest już taką prostą rzeczą. Oczekuję od pana deklaracji, panie ministrze, czy odzyska pan nadzór nad stoczniami remontowymi? To wszystkie kwestie, które chciałem poruszyć. Na razie dziękuję.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Proszę państwa, musimy się określić, czy przyjmujemy zasadę, że pan minister odpowiada na pytania poszczególnych posłów, czy udzieli zbiorczej odpowiedzi po wystąpieniach wszystkich posłów. Zadawanych pytań, jak słychać, jest całkiem dużo.

Poseł Sławomir Nitras (PO):

Pani przewodnicząca, posłów na sali zapisanych do głosu jest chyba sześcioro lub siedmioro, a więc nie jest to jakiś tłum. Myślę, że minister może odpowiadać łącznie.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Dobrze. W takim razie udzielam głosu panu posłowi Krzysztofowi Zarembie.

Poseł Krzysztof Zaremba (PiS):

Postaram się mówić krótko, pani przewodnicząca. Proszę moje wystąpienie traktować raczej jako głos w dyskusji i wyrażenie opinii, a nie pytanie. Jest to głos polemiczny w stosunku do wypowiedzi pana posła Aziewicza. Trudno zgodzić się z postawionym pytaniem w kontekście odbudowy przemysłu stoczniowego. Stanowisko resortu jest jednoznaczne. Chodzi o odbudowę przemysłu, ponieważ dziś potencjał majątku postoczniowego jest wykorzystany zaledwie gdzieś pomiędzy 10% a 20%. Nie więcej. W 2008 r., w czasie największej zwyżki na światowych rynkach, jeśli chodzi o przemysł stoczniowy mieliśmy do czynienia z likwidacją stoczni. Nie ukrywali tego faktu także czołowi ówcześni politycy, którzy w tamtym czasie znajdowali się w składzie obozu rządzącego. Mam w tym momencie na myśli m.in. moje rozmowy z panem posłem Aziewiczem, z panem ministrem Nowakiem i z panem Borusewiczem, ówczesnym marszałkiem Senatu. Usłyszałem wtedy wprost, że chodzi o likwidację i zwolnienia ludzi. Później, w nowomowie, było to nazywane specustawą stoczniową.

Mówiłem o tym wielokrotnie, ale warto byłoby przypomnieć, co działo się przy tej okazji w Senacie. Urzędnicy, przedstawiciele Ministerstwa Skarbu Państwa, podczas prac nad ustawą bardzo dbali o niektóre kwestie i wykazywali dużą nerwowość, kiedy podczas zgłaszanych poprawek, m.in. przeze mnie, pojawiały się takie słowa jak stocznia, statek, przemysł stoczniowy, budowa jednostek transportowych morskich itd. Tego miało już nie być. Takie były ustalenia.

Przypomnę jeszcze o skandalicznym naliczeniu tzw. pomocy publicznej przez Brukselę, która do pomocy publicznej wliczyła także gwarancje udzielane przez Korporację Ubezpieczeń Kredytów Eksportowych. Były to de facto gwarancje jedynie na papierze, ponieważ konkretne sumy były już przez armatorów wpłacone i sięgały nawet 48% wartości statków. Oprócz tego mieliśmy do czynienia z dodatkowym sumowaniem i wyliczeniem do wysokości 50% wartości statku tzw. gwarancji dobrego wykonania kontraktu, której z kolei udzielała Agencja Rozwoju Przemysłu. Poprzedni polski rząd nie wykorzystał żadnej z przysługujących mu procedur odwoławczych od decyzji Komisji Europejskiej.

Duży przemysł stoczniowy został praktycznie zlikwidowany. To, co jeszcze istnieje powstało nie dzięki, ale pomimo pewnych działań. Główna zasługa w tym zakresie przypada podmiotom prywatnym, które działają np. w Szczecinie na terenach postoczniowych. Podkreślam jeszcze raz, że to co teraz mamy, istnieje dzięki przedsiębiorcom i pomimo złej działalności poprzedniego rządu. Trzeba to wyraźnie powiedzieć.

Pozwolę sobie przytoczyć pewne dane za rok 2014. Może część z państwa je zna, ale podzielę się nimi z resztą posłów. Są to dane branżowe. Zgodnie z nimi, w 2014 r. w Europie, nie licząc stoczni rosyjskich i tureckich i nie wliczając tzw. produkcji offshore, czyli mówimy tylko o budowie dużych pełnomorskich statków transportowych wszelkiego typu, wybudowano 365 statków za kwotę 37 mld euro. Gdyby w Gdyni i w Szczecinie funkcjonowały duże stocznie, tak jak miało to miejsce do roku 2008, pomijam już nawet sytuację, jaka panowała w tzw. złotym okresie, tj. do roku 2001, ale gdyby nawet te stocznie działały w tak okrojonej strukturze, która istniała do 2008 r., to z podanego pakietu zamówień przypadło by dla nas, tak mówią eksperci, np. pan Krzysztof Piotrowski, były prezes Porty Holding, około 8 mld euro. Na tyle wyceniane są zamówienia ulokowane tylko w jednym ośrodku stoczniowym. Podana kwota powinna być zatem pomnożona jeszcze przez dwa i dopiero podzielona na Gdynię i na Szczecin.

Szanowni państwo, zgadzam się z panem ministrem, że powinniśmy mówić o odbudowie. W tej chwili mamy do czynienia z wykorzystaniem, jak powiedziałem wcześniej, od 10% do 20% posiadanego majątku. Warto jeszcze powiedzieć, jak ten majątek teraz wygląda. Otóż po 2008 r. został on zdezelowany. Znaczna jego część została rozkradziona.

Na przykład w przypadku Szczecina jest to ok. 40% wartości infra- i suprastruktury, czyli rzeczy ruchomych, które można było wynieść, jak i dopuszczono się uszkodzeń części urządzeń poprzez brak należytej konserwacji. To, że dziś są reinwestowane pieniądze w odtworzenie części majątku, świadczy jedynie o skrajnej niegospodarności. Musimy to zmienić i nie ma w tym żadnego kursu kolizyjnego. Wielokrotnie o tym mówiliśmy, także ja w moich publicznych wystąpieniach. Nie ma kolizyjności pomiędzy tymi podmiotami, które już powstały i próbują działać na rynku, a tym, że będzie funkcjonować duża stocznia w Szczecinie i w Gdyni. Gdańsk ma nieco inną specyfikę, choćby ze względu na strukturę właścicielską, ale też jest ważnym elementem.

Uważam, że w tej chwili potrzebny jest nam generator, swoiste koło zamachowe, które będzie miało zdolność finansową i organizacyjną do budowy dużych jednostek. Pamiętajmy, że jedno miejsce pracy w przemyśle stoczniowym oznacza sześć dodatkowych miejsc pracy poza nim. Skorzystają zatem na odbudowie tego przemysłu również porty i inne podmioty, takie jak np. stocznie remontowe. Dziś jest tak, że zamawiający statek otrzymuje go, ale wszystkie usługi serwisowe są świadczone przez grupę stoczni, w ramach której znajduje się stocznia remontowa. Działa tu podobny mechanizm jak w przypadku posprzedażowej obsługi samochodów. Stocznia remontowa albo ściśle kooperuje, albo wchodzi w skład holdingu, albo jest wprost w posiadaniu lub ma umowę o współpracy zawartą z dużą stocznią wytwórczą. W ten sposób funkcjonuje m.in. grupa stoczni British Aerospace. W szczegółach sytuacja w tamtej grupie jest nieco inna, ponieważ bardzo sprytnie wmontowano do niej produkcję zbrojeniową i mówiąc kolokwialnie, Komisja Europejska nie ma nic do tego, co Brytyjczycy u siebie produkują i budują.

To wszystko z mojej strony. Pragnę jeszcze tylko wyrazić nadzieję, że projekt ustawy, o której mówił pan minister Gróbarczyk, będzie jak najszybciej przez nas procedowany. Odbudować przemysł stoczniowy bezsprzecznie należy. Dziękuję.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Dziękuję, panie pośle. W tej chwili głos zabierze pan poseł Piotr Misiło. Zanim to jednak nastąpi, wcześniej chciałabym powiedzieć, że bardzo serdecznie dziękuję panu posłowi za bardzo obszerne opracowanie propozycji tematów prac naszej Komisji. Materiał otrzymaliśmy i go wykorzystamy. Bardzo proszę, panie pośle.

Poseł Piotr Misiło (N):

Dziękuję, pani przewodnicząca. Chcę poruszyć dwa tematy. Pierwszy, w zasadzie będzie korespondował z tym, o czym mówili moi przedmówcy. Do tej pory nie byłem zawodowym politykiem, ale byłem zawodowym menadżerem i bardzo mnie interesuje wizja Prawa i Sprawiedliwości, jeśli chodzi o jej pragmatyczny, czysto biznesowy aspekt odbudowania stoczni. Chciałbym się dowiedzieć, jak państwo to widzicie, z kim chcecie konkurować, jakie statki chcecie produkować? Czy to mają być masowce, chemikaliowce, okręty podwodne, okręty wojenne itd.? Czy chcecie zainwestować 2 mld zł, 12 mld zł czy 20 mld zł? Czy będziemy konkurować z Koreańczykami, Chińczykami, Rosjanami czy z Niemcami?

To wszystko są niezmiernie ważne kwestie i nie chciałbym się dowiedzieć za trzy lub cztery miesiące z projektu ustawy, że pomysł całkowicie nie spina się pod względem biznesowym. Dlatego bardzo proszę, abyśmy w ciągu najbliższego, pierwszego kwartału 2016 r., mogli zapoznać się przynajmniej z ramową koncepcją biznesowej myśli, która wyznaczy nam, co mamy zrobić w przemyśle stoczniowym i jak widzimy w przyszłości sześćdziesiąt lub bodaj nawet sto podmiotów, które dziś funkcjonują na terenach postoczniowych i które, prawdę mówiąc, najbardziej martwią się teraz, czy umowa dzierżawy zostanie im przedłużona na kolejne pięć lat, dziesięć, a może nawet sto.

Z mojego punktu widzenia jest to kwestia fundamentalna. Jeśli mamy odbudować przemysł stoczniowy, to musimy usiąść i dobrze zastanowić się, co chcemy tam w ogóle budować, żeby przypadkiem nie było tak, że zainwestujemy 12 mld zł, a za dziesięć lat rządzący, państwo, może PSL, a może ktoś zupełnie inny stwierdzi, że straciliśmy np. 20 mld zł, gdyż nasza inwestycja okazała się chybiona. Z biznesowego punktu widzenia ta kwestia jest bardzo ważna. Polityka powinna iść niejako obok. Róbmy politykę, ale zastanawiajmy się, żeby nie tracić miliardów złotych. Obawiam się, że w innym przypadku tak właśnie może się to zakończyć. Z pewnością nie uda nam się odbudować prze-

mysłu stoczniowego w taki sposób, jak zrobili to Koreańczycy na początku lat osiemdziesiątych minionego wieku, bo żyjemy jednak w państwach o odmiennych ustrojach.

Drugi temat, który chcę poruszyć, nie dotyczy być może bezpośrednio działalności pana ministra, ale ponieważ jest pan członkiem rządu, to zakładam, że orientuje się pan również w innych zagadnieniach niż czysto resortowe. Na pierwszym posiedzeniu Sejmu w tej kadencji pytałem panią premier Szydło o tunel w Świnoujściu. Zakładam, że w planach jest budowa tego tunelu. Dostałem odpowiedź, że ten tunel będzie, ale mam bardzo gorącą prośbę. Chodzi mi o to, aby pan minister, a może pani przewodnicząca, zechcieli powiedzieć, kiedy to nastąpi. Oczywiście nie oczekuję podania konkretnego dnia ani nawet miesiąca, ale proszę przynajmniej powiedzieć, czy rozmawiamy o rozpoczęciu budowy w 2016 r., w roku 2017, a może 2019 lub 2020. Ta sprawa jest naprawdę bardzo ważna. Tak się składa, że często jeżdżę do Świnoujścia i pomijam fakt, że sam muszę tam długo stać, ale inni ludzie długo tam stoją i bardzo narzekają. Za każdym razem też zadają pytanie, kiedy ten tunel wreszcie powstanie i czy na pewno będzie to miało miejsce w tej kadencji Sejmu. To wszystko z mojej strony. Dziękuję.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Dziękuję, panie pośle. Kolejnym mówcą będzie pan poseł Jerzy Borowczak. Bardzo proszę.

Poseł Jerzy Borowczak (PO):

Dziękuję, pani przewodnicząca. Niektóre moje pytania zostały już zadane przez kolegów, ale chciałbym jeszcze powiedzieć kilka zdań pod adresem pana ministra. Ładnie brzmią pana słowa, że odbudujemy itd. Jestem skłonny przyznać, że nawet możecie coś zbudować, ale proszę zauważyć, że dziś zajmujemy w Europie trzecie miejsce pod względem produkcji stoczniowej. Dziś w Gdańsku jest zatrudnionych 100, może 200 stoczniowców z Korei Północnej, z Ukrainy i Hindusów. Dlaczego? Ponieważ nie ma chętnych do pracy w stoczni. Moglibyśmy produkować dużo więcej, tylko kto miałaby to robić, panie ministrze? Podobna sytuacja jest w Gdańskiej Stoczni Remontowej i w Stoczni Nauta.

Dlaczego Stocznia Gdańska przestała budować statki, a zaczęła budować wieże dla elektrowni? Dlatego, że nie ma odpowiednich fachowców. Wolą zarabiać na zwijaniu rurek niż budować statek. Już dziś, panie ministrze, mamy propozycję zbudowania konkretnego statku, od stępki, po banderę, ale kto nam da gwarancje rządowe? Przychodzi klient i mówi, że statek kosztuje 150 mln dolarów i dlatego nie odda go nam, ot tak. Nie powierzy nam materiałów bez żadnej gwarancji. Jak ten problem chce pan rozwiązać? Mam na myśli kwestie ludzi, inżynierów, spawaczy, monterów i rurarzy.

Moim zdaniem, na tym polega dziś problem polskich stoczni. Po prostu nie ma chętnych do pracy. Wszyscy pokończyli studia. W roku 1980 mieliśmy 13 wyższych uczelni, a dziś jest ich 380. Ludzi do pracy jest znaleźć bardzo trudno. Panie ministrze, spawacz i rurarz w Stoczni Nauta zarabiają po 8-9 tysięcy złotych. Płace są więc dobre. Moi koledzy wracają z Norwegii, ale ich nie ma wystarczająco wielu. Jeśli chcemy rzeczywiście budować przemysł okrętowy, aby tak jak za czasów PRL w Stoczni Gdańskiej pracowało 17 tysięcy pracowników i żebyśmy mogli produkować 25 statków, to niech pan nam najpierw wyjaśni, dla kogo mielibyśmy to robić. W tamtych czasach Rosjanie brali wszystko. W Gdyni, w Szczecinie i u nas szło do byłego Związku Radzieckiego 90% produkcji stoczni. Dziś Stocznia Crist wyspecjalizowała się w jednostkach specjalnych, i bardzo dobrze, że tak się stało. Stocznia miała sukcesy, ale stało się nieszczęście ze statkami dla wież wiertniczych. Firma splajtowała i zamiast 10 statków zdołano zrobić tylko 3. Jak zapewne pan minister zdążył się zorientować, toczy się w tej sprawie proces. Prawdopodobnie stoczniowcy będą w tej sprawie szukać wsparcia również u pana. Firma jest im winna 20 mln dolarów i na pewno wsparcie resortu się przyda. Wracając do meritum i podsumowując, główny problem to ludzie, którzy chcieliby pracować w przemyśle ciężkim. Dziękuję.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Dziękuję. Następnym mówcą jest pan poseł Wilk. Do zabrania głosu przygotuje się pan poseł Marcin Horała. Będzie to ostatni głos w dyskusji. Proszę, panie pośle.

Poseł Jerzy Wilk (PiS):

Po pierwsze, chciałbym pogratulować nominacji panu ministrowi i życzyć sukcesów w niewątpliwie ciężkiej pracy w charakterze szefa resortu gospodarki morskiej. Uważam, że dobrze się stało, iż Ministerstwo Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej zostało wyłączone z resortu infrastruktury.

Pragnę zauważyć, że wypowiedzi moich przedmówców brzmiały tak, jakby ich autorzy nie byli w rzeczywistości odpowiedzialni za to, co się ostatecznie stało. Zarówno stocznie remontowe, jak i inne, do tej grupy zostały włączone właśnie panów decyzjami i decyzjami rządów, które sprawowało panów ugrupowanie. Zadawanie w tej sytuacji pytania ministrowi, który urzęduje zaledwie od kilku dni, jak on stocznie wyprowadzi z Grupy MARS jest nie na miejscu, a na pewno przedwczesne. Wypadałoby przynajmniej trochę zaczekać.

Jako były samorządowiec stwierdzam, iż bardzo dobrze się dzieje, że wreszcie, po ośmiu latach gospodarka morska zaczyna funkcjonować samodzielnie. Nieszczęściem była sytuacja, kiedy ten obszar znajdował się w resorcie infrastruktury. Jako prezydent miasta Elbląga, obserwowałem prace parlamentu i widziałem, jak w pierwszym czytaniu odrzucano projekty ustaw, które miały rozwinąć gospodarkę morską, np. w Elblągu, jak i produkcję stoczniową. Ta problematyka nie znajdowała wówczas żadnego zrozumienia u rządzącej koalicji. Projekty przepadały już w pierwszym czytaniu, w jednym głosowaniu, po kilku godzinach rozmów. Rozwój portu morskiego w Elblągu nie otrzymał nawet cienia szansy na realizację. Podobnie było z kanałem żeglugowym przez Mierzeję Wiślaną.

Deklaruję, że będę wspierał ministra w jego działaniach, podobnie jak będzie to czynić większa grupa posłów. Liczę także na przyspieszenie prac, o których wspomniałem. Na zakończenie chciałbym zadać bardzo proste pytanie. Panie ministrze: kopiemy czy nie kopiemy?

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Pan poseł Marcin Horała, bardzo proszę.

Poseł Marcin Horała (PiS):

Ciśnie się pytanie na usta o to, kogo mielibyśmy kopać.

Poseł Jerzy Wilk (PiS):

Kanał przez Mierzeję Wiślaną.

Poseł Marcin Horała (PiS):

I wszystko jasne. Dziękuję za doprecyzowanie. Na wstępie chciałbym powiedzieć, że bardzo się cieszę, iż poruszony został wcześniej wątek infrastruktury dostępowej do portów. Jest to bardzo ważna kwestia i z pewnością powinna ona znaleźć się w planie prac naszej Komisji. Należałoby zaprosić na posiedzenie ministra infrastruktury i poruszyć w dyskusji z nim tę tematykę, ale to niejako uwaga na marginesie.

Pana ministra chciałbym zapytać o tematykę, która raz na jakiś czas powraca w dyskusjach, a mianowicie o zagadnienie tzw. pełnej komunalizacji portów. Od razu podzielę się też z państwem moją opinią na ten temat. O ile w przypadku portów średniej wielkości i mniejszych takie rozwiązanie jest uzasadnione, zresztą w znacznej mierze jest ono już wykonane, to w przypadku portów o znaczeniu strategicznym ta kwestia jest mocno wątpliwa. W ustawie o portach, pozwolę sobie zacytować, jest zapis iż mamy porty kluczowe dla gospodarki państwa, czyli Szczecin-Świnoujście oraz Gdańsk i Gdynię. Uważam, że komunalizacja tych jednostek byłaby całkowicie niezasadna i przypominałaby próbę przerobienia np. autostrady A1 na drogę powiatową. Wymienione porty posiadają znaczenie w wymiarze ogólnokrajowym. Dlatego chciałbym poznać opinię pana ministra na temat pomysłów komunalizacji portów.

Wydaje mi się także, że powinniśmy zauważyć, iż dość wiekowa już intencja, która została zawarta w ustawie o przystaniach i portach, żeby samorządy wzmocniły te podmioty poprzez objęcie udziałów kapitałowych lub poprzez aport nieruchomości pozostałą w znacznej mierze niezrealizowana. Samorządy bynajmniej nie kwapiły się do tego rodzaju wzmacniania portów. Ich udziały w portach są szczątkowe, a pomimo

tego zachowują całkiem spore uprawnienia, dlatego tym bardziej wydaje mi się, że jakikolwiek nowy ruch w kierunku zwiększania udziałów samorządów jest niezasadny, ale chętnie poznam opinię pana ministra na ten temat.

Kolejny temat, jaki chcę poruszyć, to zapowiedź z expose pani premier dotycząca możliwości rozważenia ewentualności budowy drugiego gazoportu. Rozumiem, że resortem wiodącym w tym temacie będzie prawdopodobnie Ministerstwo Energii, ale czy z punktu widzenia gospodarki morskiej moglibyśmy liczyć na uchylenie rąbka tajemnicy na temat tego, jak będzie wyglądał terminarz i harmonogram dochodzenia do podjęcia decyzji i wdrożenia konkretnych działań w tej sprawie?

I ostatni temat. Chciałbym go panu ministrowi przedstawić jako zajawkę, ponieważ jutro będzie obradowała Komisja Cyfryzacji z udziałem minister Streżyńskiej, a temat jest interdyscyplinarny, powiedziałbym nawet, że służący gospodarce morskiej. Mam na myśli tworzenie zintegrowanego systemu PCS, Port Community System. Jest to coś, w czym wyprzedzają nas nie tylko państwa Europy Zachodniej, ale także wszystkie państwa ościenne, postkomunistyczne, które należą do Unii Europejskiej. Ten system ma integrować zbieranie wymiany danych pomiędzy wszystkimi stronami obrotu portowo-morskiego, w tym także pomiędzy inspekcjami państwowymi i urzędem celnym. Ten element został zrealizowany przez system Porty24, ale jest to zaledwie tylko noga celno-inspekcyjna.

Kwestia wymiany danych i informacji pochodzących od służb morskich, tak żeby również Straż Graniczna miała do nich dostęp, zarządy portów, terminale przeładunkowe, spedytorzy linie itd., jest obecnie jednym wielkim galimatiasem. Strony tego obrotu posiadają własne systemy, które nie komunikują się pomiędzy sobą. Czasami ta komunikacja dokonuje się przez interfejs białkowy, czyli pracownika, który musi mieć otwarte dwa ekrany i przeklepywać dane z jednego na drugi. Na świecie są różne modele. Na przykład w Niemczech robią to izby gospodarcze, ale z tego co mi wiadomo, przynależność do nich jest obligatoryjna. W innych państwach zajmują się tym zarządy portów, a w jeszcze innych instytucje administracji państwowej. Nie oczekuję oczywiście żadnych konkretnych deklaracji w tym zakresie, ale sygnalizuję temat i proszę pana ministra o krótki sygnał, że problem dostrzega. Mam nadzieję, że wspólnie z minister Streżyńską, którą również będziemy chcieli tym tematem zainteresować, będziemy w przyszłości działać na rzecz utworzenia jednego zestandaryzowanego systemu PSC w polskich portach, bo tylko wtedy w ogóle ma to sens. Dziękuję.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Dziękuję. W międzyczasie chęć zabrania głosu zgłosił jeszcze pan poseł Arkadiusz Marchewka. Bardzo proszę, panie pośle.

Poseł Arkadiusz Marchewka (PO):

Dziękuję, pani przewodnicząca. Szanowny panie ministrze, moje pytanie dotyczy współpracy z uczelniami wyższymi, która ma być podejmowana przez ministerstwo. Szczególnie chodzi mi o aspekt budowy pomostu pomiędzy nauką i biznesem po to, aby innowacyjne projekty opracowywane na wyższych uczelniach mogły zostać wdrażane do biznesu. Na przykład projekty stworzone na Akademii Morskiej w Szczecinie, które jak mniemam pan doskonale zna.

Jednocześnie proszę o odpowiedź, czy współpraca w ramach ministerstwa będzie dotyczyć tylko akademii morskich, czy również innych uczelni technicznych, na których znajdują się kierunki powiązane z gospodarką morską, jak choćby na Zachodniopomorskim Uniwersytecie Technologicznym, na którym funkcjonuje Wydział Techniki Morskiej i Transportu. Proszę powiedzieć, czy są przygotowywane, albo czy planuje pan wdrożenie specjalnych programów, które pozwolą na absorpcję i wdrożenie innowacyjnych rozwiązań do biznesu, a jeśli tak, to jak miałoby to wyglądać. Dziękuję.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Dziękuję. Wyczerpaliśmy listę mówców. Pytań było naprawdę sporo. Panie ministrze, bardzo proszę o udzielenia odpowiedzi.

Minister gospodarki morskiej i żeglugi śródlądowej Marek Gróbarczyk:

Dziękuję pani przewodnicząca. Postaram się odpowiedzieć po kolei na zadane pytania. Pan poseł Nitras zapytał o zależności pomiędzy poszczególnymi resortami i powątpiewał w zasadność tzw. resortowości. Szanowni państwo, Podjuchy mówią same za siebie. Jeśli nie będzie ministerstwa, któremu zależy na tej inwestycji, a nie zależy na tym infrastrukturze, zależy natomiast nam, to jest rzeczą oczywistą, że gospodarska morska o tę sprawę zadba. Taki był zresztą cel reformy poszczególnych ministerstw. Chodziło przede wszystkim o wyodrębnienie zakresów funkcjonowania poszczególnych resortów na tyle, aby ich wpływ na inwestycje był maksymalnie konkretny. Taka była potrzeba i taki jest główny cel naszego funkcjonowania.

Kolejna kwestia: jaka jest rola państwa? Wysoka Komisjo, rola państwa musi być taka sama jak jest w Niemczech i we Francji. Jeśli chodzi o interwencje państwa, to nie mogą one polegać wyłącznie na podejmowaniu decyzji o przyjęciu rozwiązań zaproponowanych prze Unię Europejską. Bardzo liczymy na ścisłą współpracę z wojewodami i marszałkami województw w procesie budowy strategii i jej zatwierdzaniu na forum unijnym w celu uzyskania wymaganej notyfikacji tak, jak to robią Niemcy, czy też jak to zrobili Francuzi. Zresztą pan poseł o tym doskonale wie. Negocjacje z komisarzem były bardzo dynamiczne. Myślę, że rola ministerstwa będzie m.in. polegać na tym, aby jak najbardziej angażować władze samorządowe w przedsięwzięcia, które są związane z gospodarką morską.

W tym momencie pojawia się kwestia ustawy, o jakiej mówiłem już wcześniej, która ma za zadanie integrować działania w trzech obszarach. Dziś nie jest jeszcze właściwy czas na to, aby przedstawiać szczegóły w wymiarze legislacyjnym, organizacyjnym i finansowym.

W dyskusji pojawiały się też zarzuty, jak zamierzamy budować bez gwarancji państwowych. Właśnie chodzi dokładnie o to, żeby stworzyć takie rozwiązania, że będzie można skutecznie wesprzeć poszczególne inwestycje w ramach dozwolonej pomocy publicznej. Mówię o tym w kontekście współpracy regionalnej i częstych wizyt w Brukseli. W związku z powyższym w resorcie musi funkcjonować silny pion do spraw współpracy międzynarodowej, który natychmiast będzie reagował na dyrektywy lub na nowe koncepcje europejskie, jakie będą się pojawiać w obszarze funkcjonowania naszego ministerstwa.

Dlaczego stocznie znalazły się w Grupie MARS? Myślę, że na to pytanie musicie sobie państwo odpowiedzieć sami. Takie pytanie padło, ale ja na nie odpowiedzieć nie potrafię. Nie wiem, dlaczego państwo je tam włożyliście.

Poseł Sławomir Nitras (PO):

My nie pytamy, dlaczego one się tam znalazły, tylko czy pan będzie chciał je odzyskać?

Minister gospodarki morskiej i żeglugi śródlądowej Marek Gróbarczyk:

Oczywiście, że chcemy je odzyskać, ale kompetencyjnie.

Poseł Sławomir Nitras (PO):

Dotychczas to wszystko podlegało pod resort Skarbu Państwa.

Minister gospodarki morskiej i żeglugi śródlądowej Marek Gróbarczyk:

Jak powiedziałem, chcemy to odzyskać, ale poprzez działania kompetencyjne. Nie zamierzamy natomiast przeprowadzać żadnych rewolucji własnościowych, przynajmniej w tym obszarze, o którym teraz rozmawiamy.

Jeżeli zaś chodzi o nadzór nad branżą stoczniową, to bezwzględnie musi on znajdować się w kompetencjach mojego ministerstwa. Jest to trudne zadanie w obecnym układzie właścicielskim i z tego względu konieczna będzie bardzo daleko idąca współpraca pomiędzy poszczególnymi ministrami.

Poseł Sławomir Nitras (PO):

Rozumiem, że porty też.

Minister gospodarki morskiej i żeglugi śródlądowej Marek Gróbarczyk:

Porty znajdują się w bezpośredniej kompetencji Ministerstwa Gospodarki i Żeglugi Śródlądowej. Ze stoczniami jest taki problem, że po części nie ma takich możliwości.

Poseł Sławomir Nitras (PO):

Mówimy w tym momencie o nadzorze.

Minister gospodarki morskiej i żeglugi śródlądowej Marek Gróbarczyk:

O nadzorze, oczywiście. Jeżeli chodzi o pytania pana posła Misiło, to myślę, że jako biznesmen pan poseł doskonale wie, że ustawa nie może w żaden sposób specyfikować, co i jak należy zbudować oraz za ile. Taka sytuacja jest całkowicie niemożliwa i nie jest ona naszym celem, w żadnym przypadku. Powtarzam jeszcze raz: Prawo i Sprawiedliwość nie ma zamiaru budować statków. Statki buduje biznes, ale to, co się będzie działo w układzie organizacyjnym, tzn. jak będzie można tworzyć poszczególne rozwiązania organizacyjne, organizować konsorcja, czy też wyznaczać określone ramy legislacyjne i wprowadzać udogodnienia prawne związane np. z obszarem podatkowym, czy też jakieś inne sposoby wsparcia lub kwestie związane z wykorzystaniem unijnych funduszy, a także innych źródeł finansowania, jak np. kredytów bankowych to jest właśnie nasza rola. Będziemy chcieli te zagadnienia umieścić w tworzonej ustawie.

Jeśli chodzi o tunel, to jestem przekonany, że w przeciągu najbliższych czterech lat ta inwestycja zostanie zrealizowana, chociaż zastrzegam, że nie jest to naszą kompetencją.

Pan poseł Borowczak zapytał o program i kto ma w naszych stoczniach budować. Nieco humorystycznie mógłbym powiedzieć, że posiadamy świetną politykę prorodzinną. Jednak mówiąc serio, naszym celem jest doprowadzenie do powrotu do Polski fachowców z emigracji. Musimy w tym celu stworzyć odpowiednią alternatywę, a będzie to możliwe tylko wtedy, kiedy pojawi się popyt na pracownika. To już się dziś dzieje. W branży muszą rządzić jednak warunki rynkowe, a rynek będzie się rozwijał tylko wtedy, jeśli państwo w ramach nadzoru nie dopuści do rozchwiania sektora i jednocześnie zapewni zrównoważony rozwój. Jeżeli chodzi o wybrzeże wschodnie, czyli sytuację na terenach pana posła Borowczaka, to w naszych stoczniach jest całkiem dobrze. Tego samego nie można jednak powiedzieć o stoczniach szczecińskich. Naszym celem jest osiągnięcie rozwoju zrównoważonego.

Kanał żeglugowy. Zapytał o to pan poseł Wilk. Kanał przez Mierzeję Wiślaną to nasz priorytet inwestycyjny. Bezdyskusyjnie. Obecnie trwają uzgodnienia z Komisją Europejską. Też zadajemy sobie to pytanie, dlaczego tak się stało, że od 2003 r. ten projekt jest cały czas procedowany? Można powiedzieć, używając kolokwializmu, że bynajmniej nie był on targetem Departamentu Żeglugi i Gospodarki Morskiej Ministerstwa Infrastruktury. Widzimy, jak to wyglądało. Właścicielem projektu było wcześniej Ministerstwo Środowiska, które nie zamierzało zrealizować wspomnianego projektu. Mamy nadzieję, że w ciągu najbliższego miesiąca uzyskamy ostateczną decyzję Komisji Europejskiej w tej sprawie, jeśli chodzi o warunki środowiskowe. To jest jedyny hamulec w przypadku tego projektu.

Jeżeli chodzi o kwestię komunalizacji, to nie wchodzi ona w ogóle w grę w przypadku portów strategicznych. Musimy jednak, i nie mam co do tego wątpliwości, zastanowić się nad ustawą o portach i przystaniach. Konieczne jest stworzenie możliwości, które pozwolą na odzyskanie terenów od portów komunalnych, które dziś stanowią problem lub wręcz są zbywane, czasami nawet w sposób sprzeczny z uwarunkowaniami ekonomicznymi.

Poseł Marcin Horała (PiS):

Jeśli można ad vocem, to przypominało mi się, że warto byłoby pochylić się nad tematem terenów postoczniowych, które częściowo zmieniły funkcję na portową, a pozostają poza zarządami portów.

Minister gospodarki morskiej i żeglugi śródlądowej Marek Gróbarczyk:

Zgadzam się, panie pośle. W tym obszarze problemów jest znacznie więcej. PCS to główny temat Unii Europejskiej. Ogromne środki są na to przeznaczone. Myślę że muszą na tym skorzystać także polskie porty. Intencja musi jednak wypłynąć z portów. My nie chcemy

im niczego narzucać, natomiast ministerstwo przygotuje warunki brzegowe, które pozwolą na dalszy rozwój koncepcji. Dziękuję.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Jeszcze gazoport, panie ministrze.

Minister gospodarki morskiej i żeglugi śródlądowej Marek Gróbarczyk:

Zgadza się, pozostała kwestia gazoportu. Bezwzględnie musi zostać podjęta decyzja przez Ministerstwo Energetyki. Mogę zadeklarować, że będziemy wspierać ideę powstania drugiego gazoportu, ale oczywiście już nie w Świnoujściu, ale gdzieś na środkowym wybrzeżu. Tego typu inwestycji nie przeprowadza się w tym samym miejscu. Założenia przewidują również rozbudowę istniejącego gazoportu. To również wchodzi w grę, ale np. doświadczenia litewskie w zakresie pływających gazoportów pokazują, że możliwa jest jeszcze realizacja innych pomysłów. W tej chwili ciągle czekamy na umowę ze Stanami Zjednoczonymi o otwarciu gazowym, bo może ona całkowicie zmienić rynek, jeśli chodzi o transport gazu i budowę gazoportu, nie mówiąc już o strategii europejskiej Energy Union, która mówi wręcz, że gazoporty muszą być podstawą dywersyfikacji. Dziękuję.

Poseł Arkadiusz Marchewka (PO):

Jeszcze kwestia szkolnictwa, panie ministrze.

Minister gospodarki morskiej i żeglugi śródlądowej Marek Gróbarczyk:

Rzeczywiście, bardzo przepraszam, panie pośle. Mówiłem już wcześniej, że kompetencje muszą zejść niżej i tak planujemy zapisać to w ustawie. Resort chce posiadać merytoryczny wpływ na program szkolenia w zakresie szkół średnich i zawodowych. Wydaje się nam, że nie ma innej możliwości, która pozwala na zachowanie ciągłości. Uczelnie wyższe znajdują się obecnie na znacznie lepszym poziomie, jeśli chodzi o szkolenie i ta platforma w Polsce funkcjonuje dobrze. Chcemy to przerzucić na rynek międzynarodowy. Mam na myśli, zgodnie z tym co kiedyś planowały uczelnie wyższe, zbudowanie platformy europejskiej i światowej. Planujemy także stworzyć tego typu możliwości w zakresie rybołówstwa. Wyższe uczelnie kształcące w tym obszarze na świecie praktycznie nie istnieją, a Polska takową ciągle posiada. Uważam, że w tym zakresie mamy doskonałą hierarchiczność i kontynuację. Zależność od resortu jest nieodzowna, aby móc sensownie kształcić i reagować bezpośrednio na potrzeby biznesowe i rozwiązania wdrażane w obszarze gospodarki morskiej, a także zgłaszane potrzeby dydaktyczne. Dziękuję.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Dziękuję, panie ministrze. Czy ktoś spośród zaproszonych gości chciałby zabrać głos? Bardzo proszę. Przypominam, o konieczności przedstawiania się do mikrofonu.

Przedstawiciel Zachodniopomorskiego Klastra Morskiego Rafał Zahorski:

Dzień dobry państwu, Rafał Zahorski, Zachodniopomorski Klaster Morski. Szanowna pani przewodnicząca, panie ministrze, szanowni państwo, chciałbym tylko zwrócić uwagę na kilka ważnych punktów, które pojawiły się w dyskusji. Powiem w ten sposób: praktycznie cała Zachodnia Polska czeka teraz na to, aby Odra była wreszcie żeglowna. Żeglowna Odra powinna był połączona z siecią transportu kolejowego i drogowego. Zresztą z tym samym powinna łączyć się cała gospodarka morska. Przyznam, że obawiałem się powstania nowego ministerstwa i podziału dotychczasowej komisji na dwie nowe, tzn. na Komisję Gospodarki Morskiej i Komisję Infrastruktury. Obawiałem się, że dzięki temu zgubimy cały sens działania, ponieważ faktycznie nie da się oddzielić gospodarki morskiej od trzech gałęzi transportu. Pamiętajcie państwo, że w tej chwili w Szczecinie nie ma żeglugi śródlądowej, niestety. Jest to efekt wieloletnich zaległości. Do końca lat sześćdziesiątych ubiegłego wieku można było pływać barkami ze Szczecina aż do Gdańska. W tej chwili jest to niemożliwe.

Chcę państwu także powiedzieć, na przykładzie portów zachodnich, tzn. Szczecina i Świnoujścia, że nie prowadzi do nich, zresztą także nie prowadzi do portu morskiego w Policach, żaden szlak kolejowy ani drogowy na poziomie europejskim. W związku z tym cały gigantyczny tranzyt ze Skandynawii na południe Europy omija w tej chwili

polskie porty. Wszystko powinno przez nas przechodzić. Uważam, że 80% obrotu portów powinien stanowić tranzyt, a jego w ogóle nie ma. Dlatego nieodzowną rzeczą jest konieczność połączenia ze sobą wszystkich czterech rodzajów transportu. Przypominam, że porty morskie znajdują się w odległości około 1000 km od miejsca, gdzie dany port rzeczywiście jest położony. Do tego jest oczywiście potrzebna współpraca wszystkich środowisk. Uważam, że na niwie branżowej będzie dość trudno współpracować dwóm komisjom sejmowym i dwóm wymienionym wcześniej ministerstwom, ale w sumie cel jest jeden. Jeżeli zapoznacie się państwo z propozycjami pracy przedstawionymi przez posła Misiło, to zauważycie, że praktycznie do jednej, jak i do drugiej komisji pasują takie same tematy. Wynika to z faktu, że tych spraw nie da się rozdzielić. Nie twierdzę, że to skończy się źle. Przeciwnie, mam nadzieję, że uda się jednak wszystko ze sobą połączyć.

Chcę powiedzieć jeszcze jedną rzecz. Najważniejszą sprawą, bardzo ważną, jeśli chodzi o Odrę, jest implementacja ramowej dyrektywy wodnej. W poprzedniej kadencji Sejmu Ministerstwo Środowiska pracowało nad tym projektem bardzo długo, ale niestety nie doprowadziło sprawy do końca. Bardzo się cieszę, że zarządzanie żeglugą znalazło się teraz w gestii Ministerstwa Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej. Jest to bardzo ważna sfera i obawialiśmy się, żeby nie znalazła się ona w kompetencjach Ministerstwa Środowiska. Oddanie zarządzania żeglugą śródlądową Ministerstwu Środowiska to jak prywatyzacja Lasów Państwowych przez Polskie Stowarzyszenie Producentów Mebli. Przyjęte rozwiązanie jest pomysłem dobrym, według mnie.

Powiem jeszcze, że bardzo mocno pragnąłbym państwa zachęcić do korzystania z szerokich konsultacji społecznych. Istnieje wiele organizacji i stowarzyszeń działających na rzecz poszczególnych rodzajów transportu i bardzo dobrze jest zapytać je o zdanie, gdyż gromadzą one w swoich szeregach ogromną liczbę fachowców. Chodzi jednak o to, aby unikać sytuacji, kiedy jest opracowywany jakiś ciekawy projekt, a wspomniane organizacje dostają na konsultacje godzinę. Tak się wcześniej zdarzało. Dajcie państwo specjalistom tydzień, a w zamian otrzymacie bezpłatną i merytoryczną pomoc. Mam nadzieję, że wszyscy, jak siedzimy na tej sali, jesteśmy zainteresowani rozwojem gospodarki morskiej. Nam chodzi o to, aby ruch w infrastrukturze transportowej skierować na kierunek północ-południe, zamiast dróg i preferowanego ostatnio kierunku wschód -zachód. Dziękuję.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Dziękuję bardzo. Zdaje się, że jako następny zgłosił się pan Jan Popończyk ze Stowarzyszenia Pilotów Wiślanych. Bardzo proszę.

Członek zarządu Stowarzyszenia Pilotów Wiślanych kpt. żeglugi śródlądowej Jan Popończyk :

Dzień dobry państwu, Jan Popończyk, kapitan żeglugi śródlądowej. Panie ministrze, z dużą satysfakcją przyjmujemy w środowisku, że Ministerstwo Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej rozpoczyna działalność. Chciałbym dziś powiedzieć o dwóch sprawach, które jak się wydaje, są bardzo ważne dla żeglugi śródlądowej. Pierwsza dotyczy drogi wodnej E40. Jest to droga wodna, która z założenia ma łączyć porty Morza Czarnego, przez Brześć białoruski z Gdańskiem. Druga sprawa, do której chcę się odnieść, to Kanał Śląski, który ma łączyć w górnym dorzeczu Wisłę z Odrą i pozwolić na wyjście z górnej Wisły do Dunaju i do kanału Odra-Łaba.

Kiedy się popatrzy na te dwa projekty wyraźnie widać szczelinę pomiędzy nimi. Droga wodna E40 ma prawdopodobnie dochodzić do Wisły w okolicach Dęblina i dalej w dół do Gdańska. Połączenie tej drogi, przez Kraków, pozwoli na spięcie całego transportu wodnego idącego ze wschodu na Dunaj, właśnie m.in. poprzez Kanał Śląski, który jest projektowany i co do którego są realne szanse, że zostanie zbudowany.

Dlaczego te dwa projekty są tak istotne? W polskiej żegludze śródlądowej mamy do czynienia, co państwo prawdopodobnie doskonale wiedzą, z całkowitą zapaścią. Tymczasem Białorusini doprowadzili już do Brześcia kanał, po którym można pływać barkami do 2 tysięcy ton. Podobnie wygląda sytuacja za naszą zachodnią granicą. Polska jest czarną dziurą.

Problem, którego pojawienie się jest nieuniknione, to kwestia kadr w żegludze śródlądowej. Ponieważ wspominał pan, panie ministrze, o szkolnictwie morskim i o projektach dotyczących szkolnictwa średniego dla gospodarki morskiej, chciałbym zwrócić uwagę, przede wszystkim członków Komisji, że istniejące w Polsce dwie szkoły żeglugi śródlądowej de facto kształcą zaplecze kadrowe dla armatorów zachodnich. Jest oczywiście w tym zakresie wolny rynek, ale sytuacja wynika także z faktu, iż polski rynek nie jest w tej chwili chłonny.

Szanowni państwo, proces wykształcenia kapitana to zgodnie z dyrektywą unijną minimum 4 lata. Praktycznie potrzeba na to od 5 do 8 lat. Jeżeli już w tej chwili nie zacznie się tworzyć podwalin pod system praktycznego kształcenia przyszłych kadr, to ten problem za kilka lat uderzy w nas z całą siłą. Dziękuję.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Dziękuję, panie kapitanie. Zgłasza się jeszcze pan poseł Kotowski, bardzo proszę.

Poseł Kazimierz Kotowski (PSL):

Pani przewodnicząca, panie ministrze, przepraszam, że od początku nie uczestniczyłem w posiedzeniu Komisji, ale wynika to z faktu, iż czynnie zaangażowany byłem na sali plenarnej. Niemniej jednak, cieszę się, że mogę się z państwem spotkać i zabrać głos.

Chciałbym podzielić się kilkoma refleksjami. Nawiążę do wystąpienia pana kapitana. Żegluga śródlądowa od Dęblina, przez Kazimierz, Sandomierz, Kraków. Na tym odcinku występują pewne uwarunkowania i utrudnienia, ale w związku z ruszającym dużym projektem zabezpieczenia przeciwpowodziowego, który przewiduje realizacje dużych inwestycji w województwach małopolskim i świętokrzyskim można wziąć pod rozwagę także włączenie we wspomniany program udrożnienia drogi wodnej na tym odcinku i stworzenia możliwości do pływania po rzece większych jednostek. Mogłoby to się wiązać ze wzrostem przedsiębiorczości i poprawą stanu lokalnej gospodarki. Chodzi mi w tym momencie o wydobywanie kopalin, a taką jest pozyskiwany w tamtym rejonie piasek. Myślę, że byłoby warto, oczywiście w swoim czasie i po ustaleniu właściwej hierarchii poszczególnych tematów, pochylić się nad tym tematem. Jak bowiem wspomniał pan kapitan, ten odcinek jest nam potrzebny do utworzenia ciągu drogi wodnej. Pozwoli to na przywrócenie znaczenia żegludze śródlądowej i transportowi tego rodzaju. Dziękuję bardzo.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Dziękuję, panie pośle. Następny mówca, bardzo proszę.

Wiceprzewodniczący Ogólnopolskiego Związku Zawodowego Oficerów i Marynarzy Henryk Piątkowski:

Henryk Piątkowski, Ogólnopolski Związek Zawodowy Oficerów i Marynarzy. Będę mówił krótko. Dwie kwestie, szanowni państwo. Przede wszystkim serdeczne gratulacje, panie ministrze, od związków marynarskich i życzenia wszystkiego najlepszego. Czeka pana ciężka praca. A po drugie, i to już jest wniosek i jednocześnie oferta – mam nadzieję, że pan minister zechce przywrócić właściwą rangę dialogowi społecznemu w naszym sektorze. Przypomnę, że na poziomie Unii Europejskiej taki dialog istnieje. Jest on bardzo intensywny i bardzo poważnie prowadzony ze Związkiem Armatorów Unii Europejskiej. Daje on dobre skutki dla wszystkich stron biorących w nim udział. Wydaje mi się, że jest to dobry wzorzec dla nas. Powinniśmy w podobny sposób ze sobą rozmawiać w naszym kraju.

Dotychczas istniał zespół trójstronny do spraw żeglugi i rybołówstwa. Niestety, przepraszam za trywialność wypowiedzi, ale pracował kulawo. Wszyscy uzyskaliśmy z niego w efekcie niewiele pożytku. Mam na myśli uczestników rynku marynarskiego. Liczę na to, że pan minister tenże dialog podniesie do właściwej rangi, a my oferujemy z naszej strony, iż na tym właśnie poziomie będziemy dyskutowali, a nie na ulicach. Dziękuję bardzo.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Dziękuję. Pani ministrze, mikrofon należy do pana.

Minister gospodarki morskiej i żeglugi śródlądowej Marek Gróbarczyk:

Jak wszyscy słyszeliśmy, wypowiedzi i pytania dotyczyły przede wszystkim żeglugi śródlądowej. Ten obszar zagadnień znajduje się w kompetencjach naszego ministerstwa, aczkolwiek cały czas będziemy musieli w tym zakresie współpracować z Ministerstwem Środowiska. Tak określa to dyrektywa wodna. Zresztą inwestycje, które były do tej pory prowadzone, muszą zostać zrewidowane, ponieważ większość inwestycji uwzględnia wyłącznie III klasę żeglowności, chociażby zbiornik raciborski. Wszystko trzeba przeprojektować i dostosować do IV i wyższej klasy żeglowności.

Naszym głównym celem jest przede wszystkim jak najszybsza ratyfikacja konwencji AGN. Dla nas jest to podstawa do dalszego działania. W ministerstwie został powołany wiceminister, który odpowiada wyłącznie za żeglugę śródlądową. Jak wspominałem, są to dopiero zręby, ponieważ tworząc resort zastaliśmy jedynie pięć osób, które zajmowały się problematyką żeglugi śródlądowej. Pomijam już w tym momencie kwestię urzędów żeglugi śródlądowej, które znajdują się w fatalnej kondycji. Wszystko wymaga chyba działań rewolucyjnych. Konieczne będzie stworzenie struktury przypominającej kształtem, mniej więcej, obecne urzędy morskie, przynajmniej jeśli chodzi o urzędy żeglugi śródlądowej. Potrzebne są do tego środki i odpowiednie działania organizacyjne. Potrzebne jest również doświadczenie, a tego wyraźnie brakuje, ponieważ instytucje niestety nie funkcjonowały.

I jeszcze jedna kwestia. Wspominałem już, że w ciągu trzech miesięcy powstanie strategia rozwoju wodnych dróg śródlądowych. Nie będzie ona przygotowana wyłącznie przez nas. Omówimy ją ze środowiskiem, bo współpraca w tym obszarze to rzecz podstawowa. Jeśli chodzi o szlak północ-południe, to Odra wydaje się dobrą drogą. Widzimy, że w perspektywie czterech lat możemy tę żeglugę uruchomić. Pozostałe szlaki znajdują się w fatalnej kondycji, przede wszystkim Wisła. Nie chcę odnosić się do drogi E40, która musi zostać diametralnie zmieniona. Potrzebna jest koncepcja jak przeprowadzać zmiany, jakimi siłami i za jakie pieniądze. Konwencja AGN wymusi na nas i na następnych rządach realizację tego programu. Kolejne rządy będą musiały kontynuować wypracowaną strategię.

Jeżeli chodzi o związki zawodowe i kooperację w pracach nad ustawami, jesteśmy na tak. Naszym celem jest przede wszystkim ustawa o zatrudnieniu na morskich statkach handlowych. Chcemy wypracować takie rozwiązania, które będą przyjazne dla pracowników. W tym momencie nie mówię niczego nowego. Warto jednak podkreślić, że mamy bardzo sprzyjający klimat dla naszych pomysłów w Ministerstwie Finansów, a wiadomo gdzie leży klucz do sukcesu w realizacji tego programu. Domknięcie tej ustawy jest najbardziej istotne z punktu widzenia powrotu statków pod polską banderę, a tym samym do polskiego systemu podatkowego, a przecież o to właśnie nam chodzi. Dziękuję.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Czy są jeszcze jakieś pytania do pana ministra? Nie słyszę. Szanowni państwo, chciałabym w waszym imieniu podziękować panu ministrowi za udział w posiedzeniu. Obrady miały charakter czysto informacyjny. W tej chwili zbieramy propozycje tematów do pracy Komisji na najbliższe pół roku. Z pewnością dokonamy podziału tych zagadnień na bloki tematyczne, bo nie da się podczas jednego posiedzenia powiedzieć o wszystkim. Wiadomo, że jak mówi się o wszystkim to tak, jakby mówiło się o niczym. Deklaruję, że będziemy pozostawać z państwem w ścisłym kontakcie, jeśli chodzi o poszczególne projekty, czy też propozycje tematów do dyskusji.

Dziękuję wszystkim za udział w posiedzeniu. Zanim formalnie zakończymy obrady, jeszcze poprosił o głos pan minister, w nadziei na dalszą dobrą współpracę. Bardzo proszę, panie ministrze.

Minister gospodarki morskiej i żeglugi śródlądowej Marek Gróbarczyk:

Dziękuję, pani przewodnicząca. Szanowni państwo, jak wiecie na razie resort mieści się w tymczasowej siedzibie przy ul. Chałubińskiego 2/6. Nie jest to nasza siedziba, ale mimo to chciałbym zaprosić szanowną Komisję do odbycia następnego posiedzenie w siedzibie ministerstwa.

Poseł Sławomir Nitras (PO):

Docelowo zostaniecie na ul. Chałubińskiego, czy się stamtąd przeniesiecie?

Minister gospodarki morskiej i żeglugi śródlądowej Marek Gróbarczyk:

Staramy się o uzyskanie lokalu przy ul. Królewskiej, ale nic nie jest jeszcze przesądzone.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Bardzo ładne miejsce. Z pewnością pozostaniemy w kontakcie i ustalimy miejsce obrad Komisji. Dziękuję wszystkim bardzo. Do widzenia. Zamykam posiedzenie.